



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

05-02-2015

ALPINE SOUFFLE SES SOIXANTE BOUGIES À RÉTROMOBILE

Rendez-vous incontournable de la passion automobile, le salon Rétromobile (4-8 février) marque le coup d'envoi des célébrations du soixantième anniversaire d'Alpine.

L'espace dédié à la Marque mettra en lumière les deux modèles qui ont guidé Jean Rédélé vers la conception de la mythique Berlinette A110 : le coach A106 et la Willys-Interlagos, produite au Brésil.

Quelques jours après sa révélation au Festival Automobile International, le concept Alpine Vision Gran Turismo ravira aussi bien les amateurs de jeux vidéo que les curieux en quête d'indices sur l'Alpine du XXI^e siècle !

« Lorsqu'il a fondé la Société des Automobiles Alpine le 25 juin 1955, Jean Rédélé n'imaginait pas que ses créations susciteraient encore autant d'enthousiasme et de passion de nos jours... Pourtant, cette année 2015 sera bel et bien placée sous le signe du soixantième anniversaire d'une Marque devenue légendaire.

Rétromobile est un salon sur lequel nous croisons chaque année de nombreux inconditionnels d'Alpine. Cette année, ils pourront se retrouver autour d'un espace dédié, matérialisant le passé, le présent et le futur de la Marque.

Au côté des modèles historiques que sont les A106 et Willys-Interlagos, notre concept Alpine Vision Gran Turismo devrait encore en laisser quelques-uns bouche bée ! Au croisement entre le passé, le présent et le futur, à la frontière entre la compétition et la série, ce modèle exclusif synthétise l'ADN d'Alpine au XXI^e siècle.

En complément de notre engagement confirmé en compétition, ces événements sont de nature à entretenir la flamme de ceux qui attendent impatiemment la révélation de notre futur modèle de série. Ce sera une autre histoire, à suivre jusqu'en 2016 ! »

Bernard Ollivier, PDG de la Société des Automobiles Alpine



IL Y A SOIXANTE ANS... LA NAISSANCE D'ALPINE

Avec le recul, la destinée de Jean Rédélé paraît évidente. Bercé dès son plus jeune âge dans un univers où automobile, compétition et Renault étaient les maîtres-mots, il s'est aussi démarqué par une vision avant-gardiste de la technologie et du commerce.

Né le 17 mai 1922, Jean est le fils aîné d'Émile Rédélé, concessionnaire Renault à Dieppe après avoir été le mécanicien attitré de Ferenc Szisz, premier « pilote d'usine » de la Marque au début du siècle. Dès la fin de ses études à HEC, Jean est remarqué par la direction générale de Renault pour ses idées commerciales novatrices. À seulement 24 ans, il devient le plus jeune concessionnaire de France en prenant la suite de son père.

Considérant que « la course est le meilleur banc d'essai pour les modèles de série et que la victoire est le meilleur argument de vente », Jean Rédélé participe à ses premières compétitions à l'âge de 28 ans.

Après un coup d'essai au Rallye Monte-Carlo 1950, il remporte le tout premier Rallye de Dieppe au volant de la nouvelle 4CV, face à des modèles bien plus puissants ! Ce succès au retentissement national conduit Renault à lui fournir une 4CV '1063' – la version spéciale course – pour la saison suivante. Tout en décrochant de nouveaux succès, Jean Rédélé cherche à améliorer les performances de son bolide. Sa quête le mène jusqu'en Italie, chez Giovanni Michelotti. Il lui commande une 4CV Spéciale Sport, caractérisée par une carrosserie en aluminium bien plus aérodynamique que le modèle d'origine. Au fil du temps, cette collaboration entre le rallyman français et le styliste italien donnera naissance à trois exemplaires uniques.

En attendant la livraison de sa nouvelle arme, Rédélé poursuit sa carrière au volant de la '1063'. Concessionnaire Renault à Paris et Etampes, son ami Louis Pons devient son équipier. Toujours en quête de performances, le duo finance le développement d'une boîte de vitesses à cinq rapports, conçue par André-Georges Claude. Cet artifice leur permet notamment de remporter leur catégorie aux Mille Miglia, cette fameuse course entre Brescia et Rome.

La trajectoire de Jean Rédélé passe ensuite par les 24 Heures du Mans ou le Tour de France Automobile. En 1953, il touche enfin sa 4CV 'Spéciale'. Pour sa première sortie, il remporte le 4e Rallye de Dieppe devant deux Jaguar et une Porsche ! L'année suivante, l'équipage Rédélé / Pons décroche une troisième victoire de catégorie aux Mille Miglia, puis remporte la Coupe des Alpes. « C'est en sillonnant les Alpes à bord de ma 4CV que je me suis le plus amusé. J'ai donc décidé d'appeler mes futures voitures 'Alpine', pour que mes clients retrouvent ce plaisir », dira-t-il plus tard.

Car l'idée de créer sa propre marque tarade l'esprit de Jean Rédélé. C'est son beau-père qui l'aide à franchir le pas. Notamment propriétaire du Grand Garage de la Place de Clichy, situé rue Forest, Charles Escoffier est un des plus importants concessionnaires Renault de l'époque. En demandant à son gendre de l'aider à développer et commercialiser une série de 'coaches' déjà commandés chez Gessalin & Chappe, il le conduit à créer la « Société des Automobiles Alpine », le 25 juin 1955. Il s'agit, aussi, de la fin de la carrière de pilote de Jean Rédélé.

A106 : LE DÉBUT D'UNE FORMIDABLE ÉPOPÉE

En imaginant ses futures automobiles, Jean Rédélé voulait s'appuyer des principes élémentaires : une mécanique simple mais compétitive, utilisant un maximum de pièces de série et recouverte d'une carrosserie légère et attrayante. D'un certain point de vue, le coach imaginé par Charles Escoffier respecte ces prérequis... même si Jean Rédélé n'en assume pas vraiment la paternité !

Dessiné par Jean Gessalin et construit par les frères Chappe, le premier prototype est présenté par Charles Escoffier au comité directeur de Renault en février 1955. Une fois l'homologation validée, c'est là qu'intervient Jean Rédélé. Il impose quelques modifications, issues des 4CV développées avec Michelotti. Le coach prend la dénomination A106 : A comme Alpine et 106 en référence au nom de code de la 4CV, qui sert de banque d'organes.

Début juillet, trois exemplaires de l'Alpine A106 aux couleurs du drapeau français – une bleue, une blanche et une rouge – parquent dans la cour du siège de la Régie Renault, à Boulogne-Billancourt. Même s'il n'affectionne pas particulièrement la ligne de la première Alpine, Jean Rédélé n'en est pas moins fier d'être devenu un constructeur automobile à part entière.

Mécaniquement, l'Alpine A106 conserve le châssis et les trains roulants de la 4CV. Le moteur à quatre cylindres en ligne de 747 cm³ est proposé en deux versions de 21 ch et 38 ch. Cette première Alpine se distingue avant tout par une carrosserie en polyester, collée au châssis d'origine de la 4CV.

En option, il est possible d'équiper l'A106 de la boîte de vitesses à cinq rapports 'Claude', ou

de la suspension 'Mille Miles' constituée de quatre amortisseurs à l'arrière.

Fidèle à ses principes d'amélioration continue – à une époque où le kaizen n'est pas encore entré dans le vocabulaire de l'industrie automobile – Jean Rédélé cherche sans cesse à faire progresser l'A106. Lassé des réticences de Chappe & Gessalin à faire évoluer l'A106, le Dieppois finit par ouvrir sa propre carrosserie : RDL. Cette prise d'indépendance se traduit par le lancement d'une version cabriolet, dessinée par Michelotti et présentée au Salon de Paris 1956. Une troisième variante est lancée en 1958 : l'A106 'Coupé Sport'. Il s'agit en fait d'un cabriolet sur lequel est soudé un hard-top !

Avec 251 exemplaires produits entre 1955 et 1960, l'A106 a permis à Jean Rédélé d'installer son entreprise. Mais il ne s'agit que d'une première étape...

A108 : LA PREMIÈRE BERLINETTE

Faut-il parler de l'A108 ou des A108 ? Les variantes de carrosseries et de configurations sont telles qu'il est difficile de schématiser l'histoire d'un modèle produit à 236 exemplaires entre 1958 et 1965.

L'appellation A108 apparaît au Salon de Paris 1957. Les carrosseries du coach A106 – produit par Chappe & Gessalin – et du cabriolet RDL sont d'abord conservées, car c'est sous le capot que s'opère la métamorphose : le moteur de la 4CV est remplacé par le 845 cm³ « Ventoux » de la Dauphine. Au fil des évolutions, il sera possible d'opter pour un bloc réalésé à 904 cm³ et préparé par Marc Mignotet, ou pour le moteur de la Dauphine Gordini (998 cm³).

Le style évolue aussi, à partir d'une variante de l'A106 dessinée par Philippe Charles, un jeune dessinateur de 17 ans ! En partant du cabriolet dessiné par Michelotti, il recouvre les phares d'une bulle de plexiglas, et prolonge l'arrière pour obtenir une ligne plus élancée. Baptisée 'berlinette', cette voiture est alignée au Tour de France Automobile 1960 par Jean Rédélé lui-même. Le succès d'estime est tel que ce nouveau visage s'impose rapidement sur les cabriolets et coupés-sport produits par RDL.

Un autre virage important est pris en 1961, avec la généralisation du châssis-poutre sur tous les modèles. Cette architecture est basée sur une robuste poutre centrale, sur laquelle sont rapportées des traverses latérales supportant des berceaux avant et arrière. Améliorant la rigidité et la légèreté, cette innovation constitue la clé des qualités routières des Alpine à travers les générations.

WILLYS-INTERLAGOS : L'EXEMPLE D'UNE POLITIQUE D'EXPORTATION INNOVANTE

Conscient qu'un développement international peut lui apporter des relais de croissance, Jean Rédélé se heurte à un manque de moyens, qui ne lui permet pas de créer et développer un réseau d'export traditionnel. Il choisit une autre voie en proposant à des partenaires industriels de fabriquer ses automobiles sous licence.

Il faut dire que les Alpine sont relativement faciles à assembler, y compris par du personnel non qualifié. Elles sont aussi réputées pour leur fiabilité, puisque leur mécanique provient de la banque d'organes Renault.

Après un échec en Belgique – seuls 50 exemplaires de l'A106 seront fabriqués par

l'industriel Small – c'est au Brésil que Rédéélé trouve un débouché. La société Willys-Overland, qui fabrique déjà des Dauphine sous licence Renault, lance une production à partir des outillages fournis par l'usine de Dieppe. À partir de 1960, l'usine de Sao Paulo livre les Interlagos, du nom du célèbre circuit brésilien. De prime abord, seul un œil exercé peut distinguer une Interlagos de sa sœur-jumelle Alpine A108.

Le partenariat se poursuit avec l'A110. Au total, 1 500 coupés, berlinettes et cabriolets sont produits jusqu'en 1966.

Comme en France, ces Alpine d'outre-Atlantique se montrent à l'aise en compétition, notamment dans les courses d'endurance comme les Mil Milhas. C'est après avoir débuté leur carrière sur des Interlagos que Carlos Pace, Emerson et Wilson Fittipaldi rejoignent l'Europe pour gravir les marches jusqu'à la Formule 1.

Cette collaboration sert de modèle à d'autres accords au Mexique (Dinalpine), en Espagne (Fasa) et en Bulgarie (Bulgaralpine). Ainsi, près de 15% des Alpine ont été fabriquées sous licence à l'étranger.

A110 : TOUT SIMPLEMENT MYTHIQUE

En apportant l'identité visuelle de Philippe Charles et l'architecture à châssis-poutre, l'A108 pose les bases de l'A110, qui apparaît en 1962. Après la 4CV pour l'A106 et la Dauphine pour l'A108, c'est la Renault 8 qui sert de banque d'organes à la dernière création de Jean Rédéélé.

Étroites depuis le premier jour, les relations avec Renault se renforcent un peu plus lorsque la Régie charge la marque de représenter ses intérêts en compétition. À partir de 1967, toutes les voitures produites portent la dénomination officielle Alpine-Renault.

Portée par les succès de la marque en rallye, la Berlinette devient un grand succès commercial. Pour répondre à une demande croissante, Alpine doit alors adapter son outil industriel, avec une production dispatchée entre l'atelier de l'avenue Pasteur à Paris, l'usine historique de Dieppe et la nouvelle unité installée à Thiron-Gardais (Eure-et-Loir).

Au fil des millésimes, l'A110 évolue régulièrement. Le moteur de 1108 cm³ passe successivement à 1255, 1565 et 1605 cm³. Les modifications esthétiques sont mineures, mais nombreuses : calandre quatre phares, ailes élargies, radiateur avant, jupe arrière démontable... En 1977, la production s'achève avec la 1600SX, équipée d'un moteur 1647 cm³.

DE LA BERLINETTE AU GRAND TOURISME

Dessinée par Jean Rédéélé lui-même, l'Alpine A310 doit permettre à la marque de capitaliser sur le succès de la Berlinette. Las, la crise pétrolière de 1973 met un coup d'arrêt au cercle vertueux et les ventes chutent sensiblement. Peu à peu, Alpine remonte la pente en faisant évoluer son modèle : alimentation par injection en 1974, montage du moteur V6 PRV en 1976, train arrière de R5 Turbo en 1981...

En 1985, la nouvelle GTA entre en scène. Avec ce modèle, Alpine s'éloigne un peu plus du concept spartiate de la berlinette pour basculer dans le monde du Grand Tourisme. Dans sa version ultime avec le moteur V6 Turbo, la GTA développe 200 ch, ce qui lui vaut le qualificatif

d'avion de chasse de la route !

En 1990, l'A610 fait son apparition au catalogue avec un V6 Turbo de 2963 cm³. Malgré ses qualités routières et son comportement dynamique salués par la presse, ce modèle peine à trouver son public et il disparaît en 1995.

Après l'arrêt de la production de l'A610, l'usine de Dieppe poursuit son activité avec les nombreux modèles sportifs de Renault Sport, des R5 Turbo aux Clio R.S. en passant par les Spider Renault Sport ou Clio V6. Aujourd'hui, ce site historique – qui a toujours conservé le logo Alpine sur son fronton – est au cœur de la renaissance de la marque.

LE RENOUVEAU D'ALPINE

Souvent évoquée, ardemment souhaitée par les passionnés depuis près de vingt ans, la relance d'Alpine par Renault doit trouver un contexte favorable pour s'initier. L'attente est si forte que la déception n'est pas une option !

La révélation du concept-car Alpine A110-50, à l'occasion du 50^e anniversaire de la Berlinette en 2012, est une étape permettant de vérifier que la flamme n'est pas éteinte.

Le 5 novembre 2012, Carlos Ghosn annonce officiellement la renaissance d'Alpine, et le début de la conception d'une 'Berlinette du XXI^e siècle' à l'horizon 2016.

Lorsqu'une équipe de cinq A110 est engagée au Rallye Monte-Carlo Historique 2013, 40 ans après le triplé historique de 1973, l'enthousiasme soulevé est tel qu'il n'est plus possible de reculer !

Dirigée par Bernard Ollivier, la Société des Automobiles Alpine planche actuellement sur la « Berlinette du XXI^e siècle ». Le concept général et le style sont d'ores et déjà figés, et le travail se poursuit actuellement avec la conception pièce à pièce, le maquettage et l'industrialisation. À cet effet, l'usine de Dieppe bénéficie d'importants investissements, tandis que des prototypes anonymes circulent pour tester les différentes solutions technologiques.

En attendant la présentation de ce nouveau modèle, Alpine fait honneur à son image de compétiteur avec un engagement plein de succès en Championnat d'Europe d'Endurance et aux 24 Heures du Mans. La marque crée aussi l'événement là où on ne l'attend pas : nouvelle héroïne du jeu vidéo éponyme, Alpine Vision Gran Turismo exprime la passion en mélangeant sportivité, modernité et respect de l'ADN d'une marque présente dans le cœur des passionnés depuis 60 ans.

ALPINE VISION GRAN TURISMO

Fruit de l'imagination des designers et des ingénieurs chargés du développement de la Berlinette du XXI^e siècle, Alpine Vision Gran Turismo fera son entrée dans les foyers du monde entier en mars 2015. Chaque possesseur du jeu Gran Turismo 6 pourra télécharger ce modèle virtuel et se retrouver aux commandes de la plus incroyable des Alpine. Pour la beauté du geste et le plaisir des yeux, ce concept-car a également été produit sous la forme d'un exemplaire à l'échelle 1.

L'histoire débute en juillet 2013, lorsque le studio Polyphony Digital Inc. – en charge du développement du jeu PlayStation® Gran Turismo – propose à Alpine de relever un défi en

concevant une voiture virtuelle. De part et d'autre de la table, enthousiasme et passion se font écho. Aussitôt, les équipes d'Alpine s'investissent avec la même rigueur que pour le développement du futur modèle de série.

À l'issue d'un concours interne impliquant une quinzaine de designers, le projet soumis par Victor Sfiazof est retenu : « Il s'agit d'une authentique voiture de sport, célébrant le plaisir de pilotage et la passion automobile. Les clins d'œil au passé, au présent et au futur sont multiples. Le choix d'une configuration 'barquette' est directement issu de l'Alpine A450 engagée aux 24 Heures du Mans. À l'avant, l'inspiration vient plutôt de l'A110. Les dérives verticales arrière font davantage référence aux A210 et A220 ; elles donnent beaucoup d'élégance à la ligne. Etant passionné d'aéronautique, j'ai aussi cherché à inclure des éléments de cet univers. Ainsi, les aérofreins apportent un côté encore plus technologique à la vue arrière. Ce modèle exclusif intègre également des clins d'œil à la future Alpine, mais nous ne pouvons pas en dire plus ! »

UN DESIGN SPECTACULAIRE

La découverte d'Alpine Vision Gran Turismo commence avec la face avant, qui évoque effectivement l'A110. Le capot plongeant en forme de V est rehaussé d'une nervure qui court sur l'axe de symétrie de la voiture. Autre clin d'œil aux années 60, les feux à LED en forme de X rappellent les croix de chatterton noir, qui protégeaient les phares additionnels des Berlinette de rallye. Ces références au passé s'harmonisent avec un aérodynamisme très actuel : un splitter dirige le flux d'air de chaque côté de la coque, dévoilant ainsi les triangles de suspension.

Le profil provoque de nouveaux frissons. L'air débouchant derrière les roues avant est canalisé dans de larges prises d'air, qui soulignent la forme resserrée de la coque. Participant à l'harmonie générale, les longues dérives latérales arrière évoquent quant à elles les A210 et A220 ayant brillé aux 24 Heures du Mans.

L'attrait de la ligne d'Alpine Vision Gran Turismo provient également de son habitacle ouvert. Le pilote est placé à droite, une architecture typique en sport-prototype dans la mesure où la majorité des circuits tournent dans le sens horaire.

La vue depuis l'arrière – la plus prisée des gamers – constitue le bouquet final du design d'Alpine Vision Gran Turismo. Le fond plat débouche avec une forme d'ogive, tandis qu'un aileron inférieur relie les passages de roue à la poupe de la coque. Comme à l'avant, la carrosserie laisse apparaître les doubles triangles de suspension. Les attributs les plus marquants de l'Alpine Vision Gran Turismo se manifestent au freinage. Intégrés au profil de la queue, des aérofreins actionnés par des vérins hydrauliques se déploient en un éclair, dévoilant également les feux-stops !

AU VOLANT : UNE VRAIE ALPINE

L'Alpine Vision Gran Turismo a beau être virtuelle, elle se devait d'adopter un comportement routier digne de ses glorieuses devancières. Terry Baillon, ingénieur simulation et mise au point châssis du futur modèle, s'est donc penché sur ce véhicule comme s'il devait un jour fouler l'asphalte : « Nous avons déterminé dès le début du projet les cibles de performance et de comportement de cette Alpine Vision Gran Turismo. Nous les avons ensuite transcrites en caractéristiques techniques, l'objectif étant que le comportement final dans le jeu soit en phase avec ce que nous avons imaginé au départ. Nous avons utilisé nos propres logiciels

pour le développement, avant d'envoyer nos données à Polyphony Digital pour qu'ils modélisent le véhicule dans le jeu vidéo. »

Face à l'écran, volant ou manette PlayStation Dual Shock® en main, de longues séances d'essais ont été nécessaires pour affiner les réglages de la voiture. À la frontière entre l'Alpine A450 de compétition et la Berlinette du XXI^e siècle, Alpine Vision Gran Turismo laisse paraître quelques traits de comportement du futur modèle de série, tout en proposant des caractéristiques propres aux prototypes engagés au Mans. Puisqu'il s'agit d'une vraie Alpine, l'accent a été porté sur l'agilité, la vivacité et le plaisir procuré au pilote !

LA COMPÉTITION, FIL ROUGE DE L'HISTOIRE D'ALPINE

Créée par un pilote émérite, Alpine est une marque dont l'histoire est jalonnée de succès en compétition, du Rallye Monte-Carlo aux 24 Heures du Mans !

Même si le tempérament du coach A106 n'est pas vraiment celui d'une voiture de course, des pilotes du calibre de Jacques Féret ou Jean Vinatier se chargent de lui offrir un palmarès honorable. C'est aussi grâce à la compétition que l'A108 évolue tout en posant les bases de l'A110.

Dès 1963, Alpine s'engage aux 24 Heures du Mans, en visant les « indices de performance » ou les « indices de rendement énergétique » plutôt que la victoire absolue. Avec leurs petits moteurs Gordini, les Alpine brillent par leur efficacité aérodynamique. Deux victoires viennent ponctuer cet engagement, en 1964 avec la M64 de Morrogh / Delageneste et en 1966 avec l'A210 de Cheinisse / Delageneste.

Le nom d'Alpine est aussi inscrit sur les palmarès de monoplace, avec un titre de Champion de France de F3 pour Henri Grandsire en 1964. Quelques années plus tard, Patrick Depailler (1971) et Michel Leclère (1972) obtiennent le même résultat.

En rallye, la Berlinette A110 ne tarde pas à devenir une arme absolue. En 1968, Gérard Larousse passe tout près de la victoire au Monte-Carlo. Mais c'est l'équipe des 'Mousquetaires' qui apporte au constructeur dieppois ses lettres de noblesse. Jacques Cheinisse, devenu directeur sportif d'Alpine-Renault, réunit une formation de rêve, composée de Jean-Pierre Nicolas, Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche et Jean-Luc Thérier. D'autres pilotes viennent renforcer ce quatuor, à l'instar d'Ove Andersson qui remporte le Monte-Carlo en 1971.

En 1973, l'équipe Alpine-Renault se met en quête du tout premier titre de Champion du Monde des Rallyes de l'histoire ! La saison débute en fanfare, avec un triplé Andruet / Andersson / Nicolas au Monte-Carlo. Sur treize manches, la Berlinette s'impose à six reprises et sur tous les terrains : Monte-Carlo (Andruet), Portugal (Thérier), Maroc (Darniche), Acropole (Thérier), Sanremo (Thérier) et Tour de Corse (Nicolas). Ce dernier rallye s'achève en apothéose avec un nouveau triplé, qui conclut une incroyable épopée ! Avec la manière, Alpine-Renault devient Champion du Monde, devant Fiat Abarth et Ford.

Cette saison 1973 marque également la relance du programme Endurance, mis en sommeil après les déboires des A220 à la fin des années 60. Cette fois, c'est la plus haute marche du podium qui est en ligne de mire. Année après année, la Marque se rapproche de la consécration, atteinte en 1978, lorsque Jean-Pierre Jaussaud et Didier Pironi s'imposent sur

l'Alpine Renault A442-B, l'A442 de Guy Fréquelin et Jean Ragnotti terminant quant à elle 4ème !

L'objectif étant atteint, Renault peut bifurquer vers la Formule 1 avec le moteur V6 1500 cm3 turbo.

L'Alpine A310 connaît elle aussi de belles heures, avec des succès à mettre à l'actif de Jean Ragnotti, Bruno Saby, Jean-Pierre Beltoise (tous trois Champions de France de Rallycross de 1977 à 1979) et Guy Fréquelin (Champion de France des Rallyes 1977). Après l'organisation de l'Alpine Europa Cup – disputée en ouverture des Grands Prix de Formule 1 avec des GTA – l'activité compétition de la Marque est mise en sommeil en 1988.

Fin 2012, quand la renaissance de la marque est annoncée, le retour en compétition est aussitôt envisagé. En nouant un partenariat avec l'équipe Signatech, Alpine s'engage en Championnat d'Europe d'Endurance (ELMS) et aux 24 Heures du Mans. Dès la première saison, en 2013, l'A450 remporte le titre européen. L'équipe Signatech-Alpine conserve sa couronne en 2014, tout en obtenant un podium de catégorie LM P2 au Mans. Cette performance est assortie d'une 7e place au classement général, soit le deuxième meilleur résultat de l'histoire après la victoire de 1978 ! L'histoire se poursuivra en 2015, avec un engagement confirmé en Endurance...

PRESSE RENAULT BELUX

Tel.: +32 2 334 78 52

karl.schuybroek@renault.be

Sites web: www.media.renault.be - www.renault.be